

Yeto 293/

SAARISTOMEREN LIIKENNEJÄRJESTELYT

Työryhmän selvitys

30.9.1983

# SÄÄRISTÖMEREN LIIKENNEJÄRJESTELYT

## SISÄLLYSLUETTELO



1. TOIMEKSIANTO JA TYÖRYHMÄ
2. LIIKENNE
  - 2.1 Kauppamerenkulku
  - 2.2 Muu vesiliikenne
3. VÄYLÄSTÖ
  - 3.1 Nykytilanne
  - 3.2 Suunnitelmat
    - 3.2.1 Kauppamerenkulun väylät
    - 3.2.2 Muut väylät
4. NYKYISET LIIKENNEMÄÄRÄYKSET JA SUOSITUKSET
5. ONGELMAT
6. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET
  - 6.1 Säädösehdotukset
    - 6.1.1 Pääväylät (luotsattavat väylät)
    - 6.1.2 Yksisuuntaiset väylät
    - 6.1.3 Ilmoitusvelvollisuus
    - 6.1.4 Aluksella käytettävät tunnukset
  - 6.2 Väylästöehdotukset
    - 6.2.1 Uudet väylät
    - 6.2.2 Poistettavat väylät
    - 6.2.3 Syvennettävät väyläosuudet
    - 6.2.4 Parannettavat väylät
    - 6.2.5 Mataloitettavat väylät
    - 6.2.6 Sammutettavat väylät
  - 6.3 Muut ehdotukset
    - 6.3.1 Keskusvalvonta-asema
    - 6.3.2 Talviliikenne
    - 6.3.3 Merikartat
7. YHTEENVETO

## SAARISTOMEREN LIIKENNEJÄRJESTELYT

### 1. TOIMEKSIANTO JA TYÖRYHMÄ

Merenkulkuhallitus asetti 17.1.1983 työryhmän tutkimaan yksisuuntaisten väylien käyttöä tehtävänään selvittää yksisuuntaisten väylien tarpeet Turun saaristossa ja tehdä esitys mahdollisista lainsäädännön muutoksista.

Toimeksiannon perusteena ovat olleet merenkulkuhallituksen Meriväyläohjelmassa 1983-1992 esitetyt väylien parantamiseen liittyvät yleiset tavoitteet kuten myös Turun luotsipiirin aloitteet yksisuuntaisten väylien käytön selkiinnyttämiseksi Turun saaristossa sekä Naantaliin suunnitteilla oleva 13 m väylä, joka omalta osaltaan aiheuttaa muutoksia alueen liikennejärjestelyihin.

Selvitystyön valmistumisen määräajaksi oli esitetty 30.9.1983.

Työryhmän jäseniksi kutsuttiin tai määrättiin seuraavat henkilöt

- DI Erik Sjöberg, TVH (puheenjohtaja)
- luotsipiiripäällikkö Osmo Myllymaa, Turun luotsipiiri
- luotsivanhin Aulis Sointu, 12.7.83 saakka "
- luotsi Martti Paakkinen, 8.8.83 lähtien
- ylitarkastaja Hannu Makkonen, MKH

Työryhmän sihteerinä toimi DI Jarmo Hartikainen TVH:sta.

Luotsivanhin Sointu kuoli työn ääressä traagisesti kesken työryhmän toimikauden. Ennen kuolemaansa Sointu ehti merenkulkijoiden edustajana arvokkaalla tavalla osallistua työryhmän työhön ja vaikuttaa sen tuloksiin. Työryhmä on suuressa kiitollisuudenvelassa Aulis Soinnulle.

Lisäksi on työryhmä käyttänyt tutkimuksessaan asiantuntijoina Turun piirin ja Ahvenanmaan luotseja sekä varustamojen edustajina autolauttojen linjaluotseja ja säiliöalusten päälliköitä.



Työryhmä on toimeksiantoa tulkitessaan rajannut tehtävänsä seuraavasti:

- Alueellisesti selvitystyö koskee koko Lounais-Suomen saaristoa (Ahvenanmaa mukaanlukien). Työryhmän työnimikkeeksi valittiin siten Saaristomeren liikennejärjestelyt.
- Lainsäädäntöehdotusten piiriin katsottiin yksisuuntaissuositusten ohella kuuluvan myös muita liikenteen järjestelyyn ja turvallisuuteen liittyviä tekijöitä kuten nopeusrajoitukset, ilmoitusvelvollisuuden pakollistaminen sekä erinäiset talviliikennettä koskevat säädökset.
- Työryhmä on myös laatinut ehdotuksen puitelaiksi sekä esityksen väyläalueen määrittelyä hyötyliikenteen käyttämällä vesialueella.
- Alueen liikenteenohjausjärjestelmän suunnittelun ei sen sijaan ole katsottu kuuluvan työryhmän toimeksiantoon.
- Työryhmän väyläehdotukset sisältävät varsinaisten liikennejärjestelyjen (väyläosuuksien yksisuuntaistaminen, poistaminen tai kulkusyvyyden muuttaminen sekä ohitus- ja rinnakkaisväylien rakentaminen) lisäksi väylien merkintää ja linjauksen muutoksia koskevia toimenpide-ehdotuksia alustavine kustannusarvioineen.

## 2. LIIKENNE

### 2.1 Kauppamerenkulku

1970-luvun aikana tavara- ja matkustajavirrat ovat kasvaneet. Lastierien kasvun vuoksi on kuitenkin keskimääräinen aluskoko kasvanut huomattavasti nopeammin ja siten aluskäynnit ovat vähentyneet (taulukot 1 ja 2).



TAULUKKO 1: Suomen satamiin saapuneet alusmäärät ja alusten keskikoot 1970, 75 ja 1980

	Alusmäärä	Alusten keskikoko, NRT
1970	38 077	796
1975	32 032	1 411
1980	29 136	2 118

TAULUKKO 2: Luotsausmäärät selvitysalueella 1970, 75, 80 ja 82

	Turun luotsipiiri	Ahvenanmaan luotsipiiri
1970	13 590	1 564
1975	9 914	501
1980	8 613	446
1982	6 831	214

Myös matkustaja-alusmäärät ovat vähentyneet. Tiheimmillään liikenne oli 1970-luvun puolivälissä, jolloin kesäliikenteessä saattoi olla 12 alusta, joista suurin osa teki vuorokaudessa edestakaisen matkan Suomen ja Ruotsin välillä. Vuonna 1983 talviliikenteessä on 6 alusta ja kesäliikenteessä 8 alusta.

Kauppamerenkulun alusten nykyinen vuosiliikennevirtakaavio Innamon alueella (eräin oletuksin) on esitetty kuvassa 1. Havaitaan, että matkustaja-alukset muodostavat liikennevirran pääosan. Huomattavia alusmääriä tulee myös Utön ja Isokarin suunnista.

Vaikka liikennemäärät tällä alueella lienevät Suomen väylästäön suurimpia on liikennetiheys absoluuttisesti katsoen melko pieni eli keskimäärin yksi alus 1,2 tunnissa molemmat suunnat mukaanlukien. Ajatusleikkinä voidaan laskea, että jos alukset kulkisivat tasavälein 14 solmun nopeudella ja määrätyllä rytmityksellä, ei kohtaamisia välillä Turku/Naantali-Smörgrund tapahtuisi vuoden 1981 liikennemäärillä lainkaan vuoden aikana. Käytännössäkin osa aluksista kulkee alueen läpi kohtaamatta muita





kauppa-aluksia. Toisaalta lähinnä matkustajalauttojen aikataulut keskittävät liikenteen määrättyihin aikoihin vuorokaudessa. Myös kauppa-alukset pyrkivät säättämään nopeutensa siten, että ne ovat satamassa aamulla työvuoron alkaessa. Päivittäin esiintyy esimerkiksi Lövskärin risteyksessä tilanteita, jossa alusten on sovittava keskenään ajojärjestyksestä.

Hankalista olosuhteista huolimatta ei alueella ole tapahtunut karilleajoja tai yhteentörmäyksiä havaittavasti enemmän kuin muualla Suomen kauppamerenkulun väylillä (J. Sederholm: Selvitys aluksille vuosina 1970-81 väylillä tapahtuneista onnettomuuksista, TVH 1983, Diplomityö).

Naantaliin suunnitteilla oleva 13 m:n väylä sallii aluskoon kasvun edelleen. Väylän valmistumisen jälkeen tulevat öljy-, hiili- ja vilja-alusten määrät edelleen vähenemään. On arvioitu (Naantalin väylän kuljetustaloudellinen selvitys, TVH/Vesitieosasto 1983), että uutta 13 m väylää tulisi vuosittain avovesikaudella käyttämään n. 40 alusta (80 luotsausta) liikenteen vähentyessä siten noin 190 luotsauskerralla nykyisellä 10 m väylällä.

Kihdin-Isonkarin väylä tulee vähentämään Isokariin Lövskärin kautta tapahtuvaa talviliikennettä. Liikenteen kokonaismäärä Utöstä Isokariin on luotsausselvityksen mukaan n. 80 luotsausta/v.

Myös matkustajaliikennevarustamot tulevat uusimaan aluksia siten, että huomattavasti nykyistä suuremmilla lautoilla voidaan vuorotiheyttä vähentää. Autolauttaliikenne tullee kevästä -85 jatkumaan ympärivuotisesti seuraavasti:

Viking Line:     Turku-Tukholma 2 meno-paluu vuoroa/vrk  
                       Naantali-Kapellskär 2 meno-paluu vuoroa /vrk

Silja Line:        Turku-Tukholma 2 meno-paluu vuoroa/vrk

Kauppamerenkulun alusmäärissä odotetaan tapahtuvan näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa yhä hienoista laskua. Muutokset tu-



levat kuitenkin nykyiseen verrattuna olemaan vähäisiä. Paine liikenne- ja väyläjärjestelyihin Saaristomerellä ei johdu alusten ruuhkautumisesta vaan aluskoon suurenemisesta johtuvasta käytettävissä olevan vesialueen pienenemisestä ja navigointivaihtoehtojen rajoittumisesta.

Saaristomeren luotsaustoiminnan mahdollinen uudelleenjärjestely (TURUN LUOTSIPIIRIN LUOTSIASEMIEN SIJOITUSSELVITYS, MKH/Viatek 1981; TURUN LUOTSIPIIRIN LUOTSAUSTOIMINNAN KEHITTÄMISELVITYS, Turun luotsipiiri 1982) ei työryhmän mielestä vaikuta tässä selvityksessä esitettyihin väylästä koskeviin toimenpide-ehdotuksiin.

## 2.2

### Muu vesiliikenne

Muu vesiliikenne keskittyy kesäkausiksi. Ympäri vuotista on ainoastaan MKH:n, TurRtR:n ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen ylläpitämä yhteysalusliikenne, joka yhteensä muodostaa noin yhden edestakaisen vuoron vuorokaudessa Lövskärin kohdalla. Lisäksi väylää risteävät TVH:n maantielautat ja MKH:n yhteysalukset.

Kesällä ja varsinkin lomakaudella veneliikenne on erittäin vilkasta. Viikonloppuisin huviveneet ulottuvat yhtenä jonona Turusta kauas saaristoon. Kalastus on vilkasta ja troolausta harrastetaan jonkun verran väyläalueilla (esim. Smörgrundin, Innamon ja Orhisaaren ympäristössä).

Uittoa tapahtuu jonkin verran lähinnä Ernholmin (Nauvo) ja Retaisin (Korppoo) pudotuspaikoilta pohjoiseen. Lisäksi kulkee etelästä Raumalle uitettavan puun linjahinausväylä selvitysalueen poikki Keisarinväylältä Röngrundin väylälle uittomäärien ollessa keskimäärin 22 lauttaa vuodessa (n. 200 000 m<sup>3</sup>). Suhdanteista riippuen hinataan Turun Tukholman väylällä (välillä Ahvenanmeri-Kaasluoto) myös Suomen ja Ruotsin välillä kulkevia nippulauttoja. Nykyisin näitten lukumäärä jää alle 10 lauttaa vuodessa.

Saaristomeren hinausmäärät ja ennusteet on esitetty seuraavassa taulukossa. Hinaus toimitetaan normaalivuosina 15.4.-30.11. välisenä aikana.

Lähtöalue	vv. 1981-75 m <sup>3</sup> /v	vv. 1982- m <sup>3</sup> /v
Suunnitelma-alueelta tuleva	320 000	400 000
Ahvenanmaa	45 000	30 000
Ruotsi	165 000	
Muu läpikulkeva (Suomen- lahdelta)		50 000
Vesiniputus, niputus- ponttoonit tms.		40 000
	530 000	520 000

TAULUKKO 3. Saaristomeren hinausmäärät ja ennuste lähtöpistemäärinä (Saaristomeren hinausväylän kuntoonpanosuunnitelma)

Kausiliikennettä ovat myös hiiekkaproomit Airistolla, vesibussit, juurikaslaivat ym. rannikkoliikenne.

Myös muun vesiliikenteen kuva tulee alueella säilymään nykyisenlaisena lukuunottamatta veneilyä jonka arvioidaan kasvavan yhä voimakkaasti.

Kauppamerenkulun kannalta muun vesiliikenteen aiheuttama suurin ongelma on sen ennalta-arvaamattomuus. Pienalukset ja veneet käyttävät yleisesti yleisiä kulkuväyliä, mutta voivat poiketa niistä, liittyä niihin tai risteillä niitten yli sattumanvaraisesti ja ilman rajoituksia. Meriteiden sääntöjen noudattamisesta ei myöskään voi olla varma. Edellä esitetty ei koske ainoastaan huviveneitä, joskin ongelma on kärjistynein niitten kohdalla.

### 3. VÄYLÄSTÖ

#### 3.1 Nykytilanne

Alueen väylästäön yleiskartta on esitetty liitteessä 1.



Nykyinen pääväylästä (Turku-Tukholma, Utö-Naantali, Lövskär-Isokari) syntyi 1970-luvun alkupuolella laajojen väylätöiden jälkeen. Teknisesti pääväylät ovat hyvässä kunnossa eikä merenkulkijoiden puolelta ole viime aikoina esitetty väyliä tekniseen tasoon kohdistuvaa merkittävää kritiikkiä tai parannusehdotuksia.

Alueen matalampaa väylästä ei ole kehitetty kokonaisvaltaisesti. Viime vuosina lähes kaikki kehittämisresurssit on kohdistettu yhteysalusväyliin. Nippuhinausväyliä parantamisohjelma on käynnistymässä. Veneväyliä kehittämiseen ei ole myönnetty varoja ilmeisestä tarpeesta huolimatta.

Selvitysalueella on myös väyliä joiden tarpeellisuus on kyseenalainen tai kulkusyvyyden ylityksiä.

### 3.2 Väyläsuunnitelmat

#### 3.2.1 Kauppamerenkulun väylät

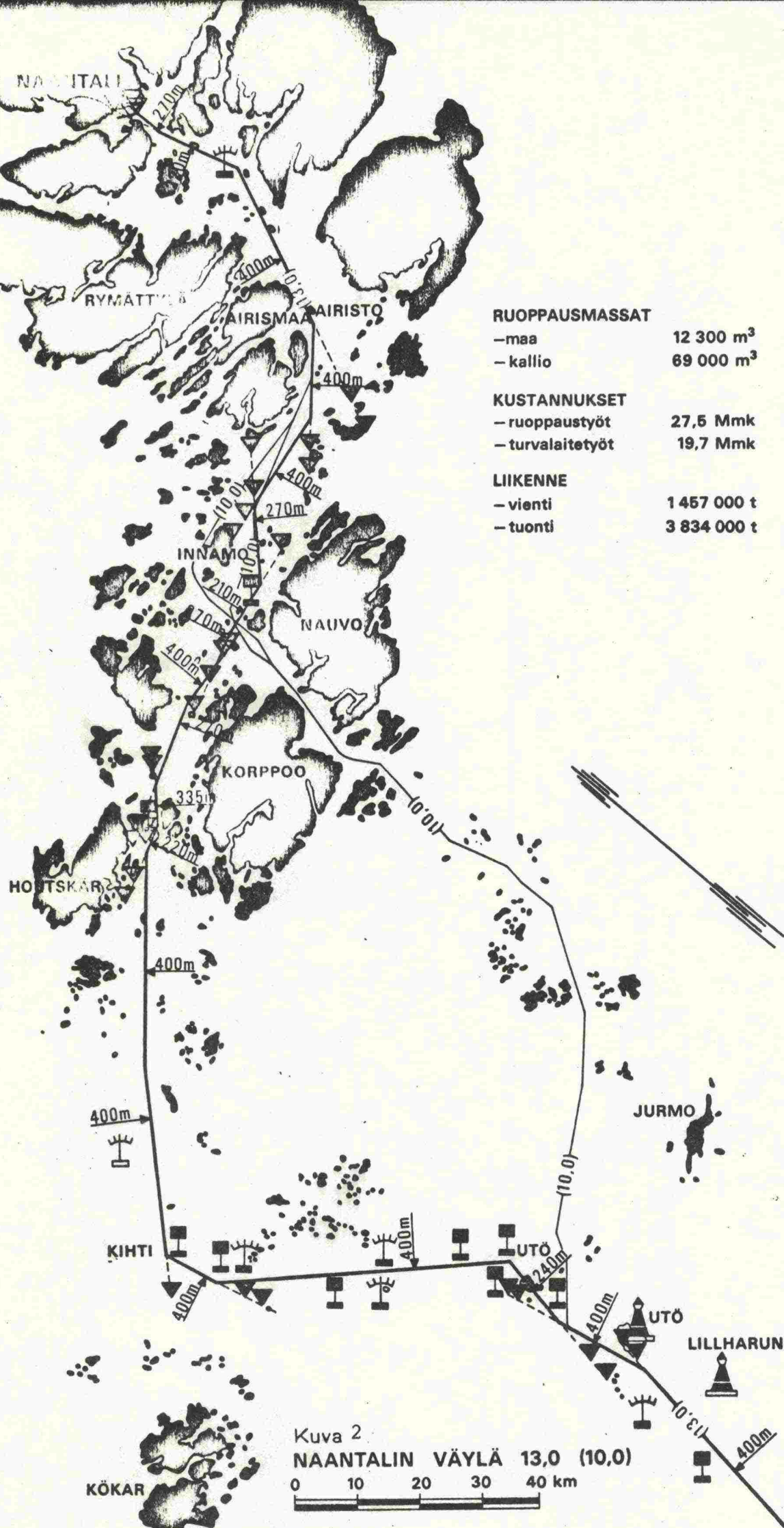
##### Naantalin väylä

Alueen merkittävin väyläsuunnitelma on Naantalin 13 m väylä (kuva 2). Väyläsuunnitelman tekniset yksityiskohdat on esitetty julkaisussa "NAANTALIN VÄYLÄN TARKISTETTU YLEISSUUNNITELMA" TVH/Vesitieosasto 1983. Väylän rakentamisaikatauluksi on merenkulkuhallituksen meriväyläohjelmassa esitetty vuosia 1985-88.

Väylä on koko pituudeltaan kaksisuuntainen. Se on suunniteltu siten, että mitoitusaluksen ei tarvitsisi poiketa keskilinjalta kohdissa, joissa väylä on kapeampi kuin 8b (270 m). Tämä tulisi turvata liikennesäännöillä. Täydessä kulkusyvyydessä kulkevan aluksen tulisi kantaa tätä osoittavaa kansainvälistä tunnusta.

Väylän varrelle on ensi kertaa Suomessa suunniteltu harattavaksi ja merkittäväksi maastoon ja merikortteille ankkurointi- ja ohituspaikkoja (liite 4/II).





Kihdin-Isonkarin väylä

Väylä kulkee Saaristomeren läpi Kihdistä Isokariin (kuva 3) lyhentäen siten Suomenlahden ja Pohjanlahden satamien välisiä kuljetusmatkoja sekä vähentäen samalla Innamon risteyksen kautta kulkevaa liikennettä. Utöstä Kihtiin väylä noudattelee Naantalin 13 m väylän linjausta. Väylä on suunniteltu talvi-liikenneväyläksi.

Väylän kulkusyvyys on 10 m. Hankkeen kustannusarvio on n. 18 Mmk ja meriväyläohjelman mukainen rakentamisaikataulu 1989-92.

Muut kauppamerenkulun väylät

Meriväyläohjelmaan sisältyy myös Paraisten väylän parantaminen ja pieni syventäminen, mikä ei vaikuta merkittävästi saaristomeren liikenneoloihin eikä tämän selvityksen ehdotuksiin.

Sen sijaan meriväyläohjelmaan ei sisälly selvitysalueen seuraavat väylät, jotka vaativat parannustoimenpiteitä, jos se havaitaan kansantaloudellisesti kannattavaksi

- Turun-Tukholman väylä, kohteet
  - Rajakari
  - Apteekkarin väylä
  - Prästskär
  - Askö
- Pensarin väylä (Paraisten eteläpuolella)

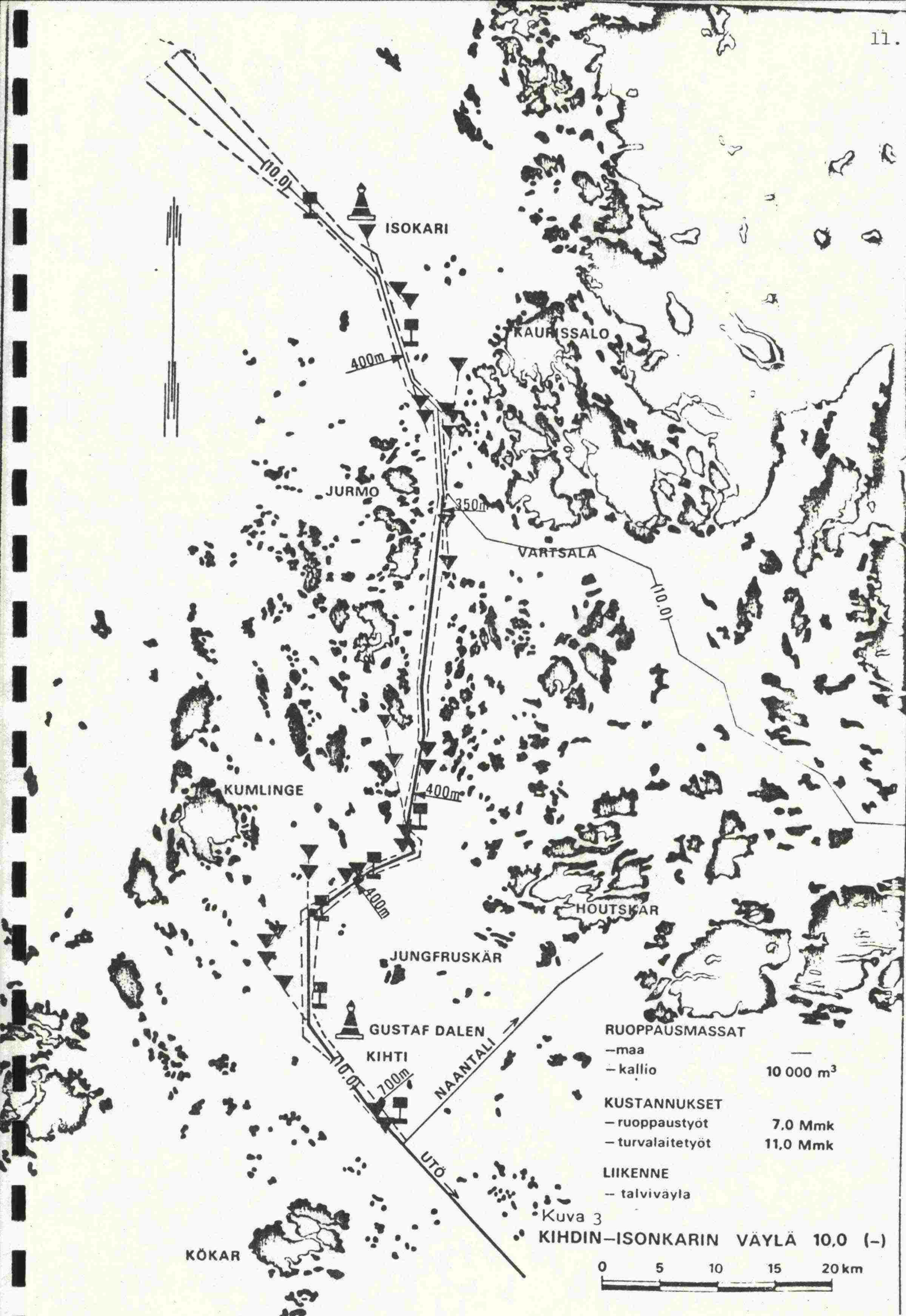
Tarvittavat parannustoimenpiteet on esitetty tarkemmin selvityksen ehdotuksissa, kohta 6.2.

## 3.2.2 Muut väylät

Nippuhinausväylät

Saaristomeren alueelta on laadittu Saaristomeren hinausväylän kuntoonpanosuunnitelma (vesihallitus 1982) sekä Saaristomeren nippuhinausväylän alustava yleissuunnitelma (TVH 1982). Hinaus-







väyliä parannustyöt sisältävät suoja- ja kokoamispaikkojen, veteenpanopaikkojen, suojasatamien ja yleisten uittoväyliä rakentamista. Kaikki varsinaiset parannuskohteet sijaitsevat sivussa tässä selvitystyössä käsiteltäviltä laivaväyliltä, joten suunnitelmilla ei ole vaikutusta työryhmän liikennejärjestelyehdotuksiin.

### Veneväylät

MKH:n pyynnöstä on veneilyasiain neuvottelukunnan satama- ja väyläjaosto selvittänyt vuonna 1980 veneväyliä ja venereittien rakentamis- ja parantamistarpeita. Jaoston laatimassa veneväyläohjelmassa vuosille 1982-91 on väyliä kehittämiseksi tehdyt ehdotukset asetettu niiden tarkoituksen perusteella seuraavaan tärkeysjärjestykseen:

1. - Veneliikenteen ohjaaminen pois kauppa-alusväyliltä
  - Veneliikenteen turvallisuuden parantaminen
  - Väylämerkinnän virheiden oikaiseminen
2. - Hätäasemiin pääsyn helpottaminen
  - Veneliikenteen ohjaaminen määrätuille reiteille ja alueille esim. luonnonsuojelusyistä
3. - Veneliikenteen palvelutason parantaminen

Koko veneväyläohjelman tärkeimpiin tavoitteisiin kuuluu veneliikenteen ohjaaminen pois juuri Turun-Tukholman väylältä rinnakkaisia veneväyliä ja -reittejä rakentamalla. Osa hankkeista on jo toteutettu varsinkin Ahvenanmaan luotsipiirin alueella. Varojen puutteessa ohjelmaa ei ole voitu toteuttaa tarpeellisesti laajuudessa tai aikataulussa.

### Yhteysalusväylät

Yhteysalusväyliä on rakennettu laajasti Turun saariston asutuille saarille ja parannusohjelma tulee jatkumaan lähivuosina. Varsinaiset parannuskohteet sijaitsevat sivussa pääväyliltä eikä niillä ole vaikutusta työryhmän ehdotuksiin.

Ahvenanmaalla suurehkot yhteysalukset käyttävät vilkkaasti Turun-Tukholman väylää välillä Sottunga-Långnäs, ja ovat osaltaan vaikuttamassa Apteekkarin väylän parannustarpeeseen.

#### 4. NYKYISET LIIKENNEMÄÄRÄYKSET JA SUOSITUKSET

Tärkeimmät liikennettä koskevat säännökset ovat Meriteiden säännöt (säädös "Säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä" 1972 SopS 30/77) sekä asetus säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi sisäisillä kulkuvesillä. Lisäksi alusten ja liikenteen tulee noudattaa suurta joukkoa muita säädöksiä, joista mainittakoon mm. luotsausasetus.

Väyliä koskevat säännökset sisältyvät nykyään pääosin vesilakiin (264/61). Lain 4 luvun 1 §:n momentissa on väylän määritelmä, jota on tulkittu siten, että julkisena kulkuväylänä on pidetty valtion rakentamaa ja ylläpitämää väylää, jonka merenkulun turvalaitteita valtio hoitaa. Laissa ei kuitenkaan esimerkiksi ole määritelty väylätilaa. Merenkulun turvalaitteiden ylläpitoa ja asettamista säätelee vesikulkuväylien merkitsemisestä annettu asetus (846/79).

Vesilain vesistöissä kulkemisen vapautta korostavien säännösten (muun muassa 5 luvun 1 § uiton osalta) johdosta julkisella kulkuväylällä liikkumista rajoittavien määräysten tulee perustua vähintään lain taseiseen säädökseen.

Suomessa ei ole voimassa laivaliikenteen turvaamiseksi annettu- ja merenkulkuhallituksen määräyksiä, joilla laivaliikennettä olisi rajoitettu väylien käytön tai alusten nopeuden osalta. Suomessa ei myöskään ole lakia tai asetusta, joka antaisi merenkuluviranomaisille valtuudet antaa tällaisia määräyksiä. Muualla maailmassa viranomaisilla yleensä on nämä valtuudet (Ruotsi, USA, N-liitto, Japani ym.).

Muun muassa Suomenlahdella on kuitenkin voimassa meriteiden sääntöjen (538/77) 10 säännössä tarkoitettu reittijakojärjestelmä.

Tämä järjestelmä on hyväksytty IMO:ssa ja se



on myös suomalaisia aluksia velvoittava, koska Suomi on omalta osaltaan hyväksynyt meriteiden sääntöjä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen.

Merenkulkuhallitus on julkaissut joukon suosituksia väyläajosta, esimerkiksi koskien ilmoittautumisvelvollisuutta (liite 2/I), väylien yksisuuntaistamista (liite 2/II) ja alusten käyttämistä tunnuksista eri tilanteissa. Koska merenkulkuhallituksella ei ole käytettävissään pakotteita suositusten täytäntöönpanoksi on niiden noudattaminen ollut vaihtelevaa.

Nopeusrajoituksia voi nykyisen lainsäädännön nojalla antaa lääninhallitus oman lääninsä alueella. Tästä on erityissäännös veneliikenteen osalta veneliikennelain (151/69) 3 a §:ssä. Lääninhallitus on määrännyt nopeusrajoituksia myös muille aluksille kuin veneille. Lääninhallituksesta annetun asetuksen (188/55) 13 §:n 3 momentin yleissäännöksen perusteella. Turun saaristossa voimassa olevat nopeusrajoitukset perustuvat kuitenkin maa-herran johdolla käydyissä neuvotteluissa laadittuun sopimukseen, jonka osapuolina ovat alueella liikennöivät varustamot ja vesialueiden omistajat (liite 2/III).

Erityisesti uiton osalta on nykyisen vesilain 5. luvun 9 ja 10 § mukaan mm. merenkulkuhallituksella kaikilla vesialueilla oikeus hakea vesioikeudelta uittosäännön tekemistä tai muuttamista siten, että uiton ja muun merenkulun väliset mahdolliset ristiriidat voidaan ratkaista. Tätä mahdollisuutta ei toistaiseksi ole käytetty hyväksi.

Ruotsissa laivaliikennettä rajoittavat määräykset on annettu Ruotsin merenkululaitoksen päätöksellä (liitteenä Tukholman liikennealuetta koskeva 29.10.1981 annettu päätös, liite 2/IV), joka on annettu meriliikenneasetuksen 5 §:n (liite 2/V) nojalla.

Suomessa voimaan saatettavat laivaliikennettä koskevat määräykset koskevat suomalaisia ja ulkomaalaisia aluksia silloin, kun ne ovat Suomen aluevesillä. Suomalaisia aluksia nämä määräykset voivat velvoittaa myös silloin, kun ne ovat Suomen aluevesien ulkopuolella. Tällöin on kysymyksessä yleensä kansainväliset vesialueet ja määräysten perustana on jokin Suomen hyväksymä kansainvälinen sopimus esimerkiksi liikenteen reittijaosta.



Laivaliikenteen turvaamiseksi annettavia määräyksiä koskevat säädökset voidaan antaa joko erillisenä lakina tai ne voidaan sijoittaa johonkin voimassa olevaan lakiin, esimerkiksi vesilain 4 lukuun (Kulkuväylät ja muut vesiliikennealueet).

## 5. ONGELMAT

Seuraavat olemassaolevat tai lähitulevaisuuden ongelmat on toimeksiannossa asetettu työryhmän pohdittaviksi ratkaisuehdotuksia varten:

1. Naantalin väylän rakentamisen jälkeen eivät suurimmat alukset voi noudattaa nykyisiä liikennesuosituksia Innamon alueella. Edellyttää:
  - suositusten muuttamista
2. Naantalin väylän rakentamisen jälkeen ovat suurimmat alukset väylällä luokkaa 80 000 dwt, joista osa öljylastissa. Merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi tarvitaan suosituksia voimakkaampia liikennemääräyksiä. Edellyttää:
  - meriliikennelain säätämistä
  - merenkulkuhallitukselta ohjeita ja määräyksiä
  - merikortti-informaation lisäämistä
3. Uudet matkustajalautat eivät voi noudattaa liikennesuosituksia Turun-Tukholman väylällä. Edellyttää:
  - suositusten muuttamista
  - väylänparannustöitä
4. Kaikkia merenkulkuviranomaisten liikennesuosituksia ei noudateta ammattimerenkulunkaan keskuudessa. Edellyttää:
  - meriliikennelain säätämistä
  - suositusten muuttamista
5. Kauppamerenkulun ja muitten vesilläliikkujien keskinäiset suhteet tulisi selkeyttää. Edellyttää:
  - meriliikennelain säätämistä
  - väylätilan määrittelemistä
  - merenkulkuhallituksen ohjeita ja määräyksiä
  - merikortti-informaation lisäämistä

6. Määrättyjä väyläosuuksia ei käytetä. Edellyttää:

- suositusten muuttamista
- väyläjärjestelyjä

7. Talvikausi (pienalusliikenne erittäin vähäistä, jäänmurtaja-apu rajoitettua, jäätiet) poikkeaa huomattavasti avovesikaudesta. Edellyttää:

- suositusten muuttamista
- talvella eri suosituksia kuin avovesikaudella
- jääteiden siirtämistä

8. Pensarin väylä on mutkainen, matala ja huonosti merkitty ja Paraisten portin väylä on ollut pakko madaltaa. Edellyttää:

- väylänparannustoita Pensarin väylällä.

## 6. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

### 6.1 Säädösehdotukset

Ratkaisut pitkällä tähtäyksellä edellyttävät lainsäädäntötoimenpiteitä, joilla merenkuluviranomaisille annetaan valtuudet säädellä merenkulkua väylillä nykyistä voimakkaammin. Ei voida ajatella, että Turun Saaristossa 80 000 dwt:n alus kaikkialla on esimerkiksi väistövelvollinen oikealta tulevaan kalastus- alukseen nähden.

Työryhmän ehdotus uudeksi meriliikennelainsäädännöksi on esitetty liitteessä 3. Ehdotukseen on saatu vaikutteita lähinnä Ruotsista. Huomautettakoon että merenkulkuhallitus jo vuonna 1973 teki samansuuntaisen lakiesityksen kauppa- ja teollisuusministeriölle (MKH nro 1007/73/101, 13.3.1983). Silloisen ehdotuksen perustelut ovat vieläkin ajankohtaisia, vaikka itse lakitekstiehdotus on puutteellinen. Esitys ei johtanut tulokseen.

Mahdollisen meriliikennelain pohjalta kauppa- ja teollisuusministeriön tai merenkulkuhallituksen tulee julkaista tarkempia yleismääräyksiä ja väylä- tai liikennealuekohtaisia määräyksiä ja ohjeita.

Työryhmä on myös tehnyt ehdotuksen väyläalueen määrittelyksi liitteessä 4/1. Väyläalueen määrittely selkeyttäisi sekä väylien suunnittelua että navigointia väylillä. Väyläalueen



määritelmä voidaan sisällyttää meriliikennelakiin tai vesilainsäädäntöön. Periaatteessa merenkulkuviranomaisilla tulee olla määräysvalta väyläalueella tapahtuvaan liikenteeseen. Juridisesti ja hallinnollisesti voi tuottaa huomattavia vaikeuksia viedä ehdotus läpi. Merenkulkuhallituksen tulee kuitenkin jo nyt merkitä tärkeimmät kauppamerenkulun väylät merikarttoihin ehdotuksen mukaisella tavalla (esimerkki liitteessä 4/II).

Työryhmä ehdottaa seuraavia liikennesääntöjä ja -määräyksiä Saaristomeren kauppamerenkulun väylille.

#### 6.1.1 Pääväylät (luotsattavat väylät)

Turun luotsipiirin luotsaustoiminnan kehittämisselvityksessä (1982) esitettiin luotsattavien väyliä rajoittamista koskemaan vain pääväyliä ja satamien sisääntuloväyliä. Muille väylille luotsin voisi saada vain neuvonantajaksi.

Työryhmän käsityksen mukaan tällainen järjestely selkeyttäisi luotsaustoimintaa ja väyliä mahdollista luokittelua. Selvitysalueelle esitetään luotsattaviksi väyliksi: (liite 5)

Utö-Långnäs

Utö-Lohm-Isokari

Utö-Lohma-Turku/Naantali

Utö-Hanko

Lohm-Paraistenportti

Lohm-Röölä

Lohm-Hessund

Turku-Naantali-Långnäs

Turku/Naantali-Hanko

Sisääntuloväylät: Parainen  
Norrlångvik  
Kemiön satamat  
Taalintehdas

#### 6.1.2 Yksisuuntaiset väylät

Koska yleisesti on todettu, että nykyisin voimassa olevia väyliä yksisuuntaissuosituksia ei noudateta, esitetään nykyisten yksisuuntaissuositusten poistamista.

Merenkulkuviranomaisilla tulee olla valtuus määrätä tie-

tyt väylänosat yksisuuntaiseksi. Selvitysalueen alusliikenne ja väyläverkosto huomioon ottaen esitetään, että seuraavat väylänosat määrätään yksisuuntaisiksi:

- Innamon pohjoispuolitse johtava 10 metrin väylä yksisuuntaiseksi länsisuuntaan Rönngrundin kautta Isokariin johtavan väylän ja Lövskär-Isokari väylien leikkauspisteiden välillä (liite 5, no 5).
- Innamon eteläpuolitse Kaskisgrundetin linjaa pitkin johtava 10 metrin väylä yksisuuntaiseksi itäsuuntaan Lövskär-Isokari ja Lövskär-Riskholm-Turku 10 metrin väylien leikkauspisteiden välillä (liite 5, no 6).
- Rajakarin länsipuolitse mahdollisesti rakennettava uusi väylä yksisuuntaiseksi etelään (liite 5, no 2).
- Airistolle merkitään vain yksi linja (Naantali 13 m väylän linja). Muuten noudatetaan meriteiden sääntöjä (liite 5, no 1).

#### 6.1.3 Ilmoitusvelvollisuudet

Työryhmä katsoo, että voimassaolevat suositukset alusten ilmoitusvelvollisuudesta ovat nykytilanteessa riittävät (liite 2/I). Meriliikennelain säätämisen jälkeen suositukset tulee tehdä pakollisiksi. Jos keskusvalvontajärjestelmä toteutetaan, ilmoitusvelvollisuudet tulee käsiteltäviksi uudestaan uudelta pohjalta.

#### 6.1.4 Aluksilla käytettävät tunnukset

Suurinta tai lähes suurinta sallittua kulkusyvyyttä käyttävien ja vaikeasti navigoitavien alusten tulisi syväväylillä käyttää sitä osoittavia kansainvälisiä tunnuksia (Meriteiden säännöt 27 ja 28). Myös vaarallista lastia kuljettavien alusten tulisi käyttää erityisiä tunnuksia. Vesilläliikkuja tulisi informoida tunnusten merkityksestä ja vaikutuksesta muitten alusten navigointiin.



## 6.2 Väylästöehdotukset

Työryhmän ehdotukset toimenpiteistä Saaristomeren pääväylästölle on esitetty seuraavassa luettelossa.

Ehdotukset on myös esitetty liitteessä 5, jonka numerot vastaavat numeroa ehdotuksen kohdalla. Liitteessä 4/II on esitetty väyläosa Turku-Skälgrund (sisältää mm. Innamön ja Smörgrundin alueet) sellaisena kun se työryhmän mielestä tulisi olla merikartalla esitettynä Naantalın väylän valmistumisen jälkeen.

## 6.2.1 Uudet väylät

Rajakarin länsipuolitse 8 m:n väylä (2). Merkintäkustannukset noin 200 000 mk.

## 6.2.2 Poistettavat väylät

- Orhisaaren eteläpuolinen väylä (3)
- Gustaf Dalénin eteläpuolella oleva 9 m väyläosuus (8) (Kalkbådanin linja). Edellyttää, että Husön linja syvennetään 9,0 metriin koko pituudeltaan) (8)

## 6.2.3 Syvennettävät väyläosuudet

- Rönnggrundin väylä syvennettävä 10 metriin (4)
- Husön linja kauttaaltaan 9,0 metrin kulkusyvyiseksi (9) Ruoppauskustannukset n. 500 000 mk.
- Apteekkarin väylän syventäminen 7,0 metrin kulkusyvyyyteen (10). Ruoppauskustannukset 2,3 Mmk.
- Hjulgrundin kohdan leventäminen 20 metrillä, kulkusyvyys 7,0 m (11). Ruoppauskustannukset 1,45 Mmk.
- Prästskärin rinnakkaisväylän syventäminen 7,0 metrin kulkusyvyyyteen (12). Ruoppauskustannukset 7,0 Mmk.
- Ledskärin rinnakkaisväylän syventäminen 7,0 metrin kulkusyvyyyteen (13). Ruoppauskustannukset 1,6 Mmk.
- Askön rinnakkaisväylän syventäminen 7,0 metrin kulkusyvyyyteen (14). Ruoppauskustannukset 8,0 Mmk. Ellei ruoppaus- ta kustannussyistä voida toteuttaa, tulisi Nyhamnin pohjoispuolitse harata oikoväylä Maarianhaminaan (15). Merkin- tākustannukset arviolta 150 000 mk.

0,5  
2,3  
1,15  
7,0  
1,6  
8,0  
-----  
20,9  
milj.mmk

Väylien syventämistarve Ahvenanmaan alueella 7,0 m:in johtuu pääosin uusien autolauttojen koon kasvusta, jolloinka nykyisten reittien käyttö ei ilman väylänparannustöitä ole enää mahdollista.

Syventämiskustannukset ovat kuitenkin niin suuria, että joka kohteesta erikseen tulee tehdä taloudellisuusselvitys ennen syventämispäätöstä. Tämän selvityksen puitteissa syventämis-kohteiden taloudellisuutta ei ole voitu selvittää.

#### 6.2.4 Parannettavat väylät

- Pensarin väylän merkintä tulisi parantaa (mm. valaistus) ja oikoa mahdollisuuksien mukaan (16). Merkintäkustannukset n. 1,7 mmk. Alustava väyläsuunnitelmapaketti on liitteessä 6.

#### 6.2.5 Mataloitettavat väylät

- Paraistenportin väylä 5,5 metrin kulkusyvyyydestä 4,5 metriin (17). Edellyttää, että Pensarin väylä parannetaan.

#### 6.2.6 Sammutettavat väylät

- Korvetin väylän valaistus poistetaan ja jääpoijut korvataan muoviputkiviitoilla (7).
- Paraistenportin valaistus siirretään Pensarin väylälle.

Edellä esitettyjen väyläparannustöiden yhteenlasketut kustannukset ovat n. 15,0-22,8 mmk, josta ruoppaustöiden osuus on n. 12,9-20,9 mmk ja merkinnän osuus 1,9-2,1 mmk. Kaikki ruoppauskustannukset muodostuvat Ahvenanmaan alueella suoritettavista Turun-Tukholman laivaväylän parannustöistä. Turun saariston alueella ovat arvioidut turvalaitekustannukset n. 1,9 mmk. Vastaavasti väyliä lakkauttamisesta, sammuttamisesta ja madaltamisesta kertyy säästöjä poistettavien turvalaitteiden materiaali- ja laitekustannuksina yhteensä n. 0,4 mmk. Toimenpiteiden kokonaisvaikutusta käyttö- ja kunnossapitokustannuksiin ei ole otettu laskelmissa huomioon.

### 6.3 Muut ehdotukset

#### 6.3.1 Keskusvaltonta-asema

Selvitysalueelle tulee perustaa liikenteen valvontaa ja seuranta varten valvonta-asema.

Asema ottaa vastaan tietoja kaikkien alueella kulkevien alus-



ten liikkeistä, tallentaa tiedot ja antaa tarvittaessa tietoja alusten kulusta alueen sisällä, sekä muita merenkulkua koskevia tietoja.

Valvonta-aseman valmistuttua on kaikkien alueella liikkuvien alusten ilmoitettava kulustaan asemalle. Ilmoituskohdat käyvät selville alueen merikartoista.

Työryhmä katsoo, että keskusvalvontajärjestelmän yleissuunnittelu tulisi aloittaa välittömästi. Suunnitelmassa tulisi määritellä:

- Tavoitteet ja tehtävät
- Järjestelmät, periaatteet ja menetelmät
- Valvonta-asemat
- Valvontalaitteisto
- Investointi- ja käyttökustannukset.

#### 6.3.2 Talviliikenne

Talviliikenteestä ehdotetaan noudatettavaksi samoja yksisuuntaismääräyksiä kuin avovesikauden aikana. Merenkulkuhallituksella tulisi olla tarvittaessa valtuudet myös tiettyjen väyläosuuksien sulkemiseen talviaikana.

Innamon eteläpuoleisen väyläosuuden käyttö talvella edellyttää Riskholmenin railolossin siirtämistä n. 1 mpk:n koilliseen. Tämä vaatisi virallisen tiepäätöksen muuttamista, ja toimenpiteestä olisi toisaalta seurauksena Innamon länsipuolelta Mielisiin johtavan nykyisen jäätien pidentyminen, tien kunnossapitokustannusten kohoaminen sekä saaristolaisten kulkuyhteyksien hankaloituminen.

#### 6.3.3 Merikartat

Työryhmän ehdotuksen mukaan merenkulkuhallituksen tulisi väyläalueen määritelmään perustuen merkitä tärkeimmät kauppa-merenkulun väylät merikarttoihin siten, että varsinainen väyläalue sekä harattu alue merkitään karttaan näkyviin (esimerkiksi väyliä merkitsemistä on liitteenä 4/II, väyläosuus Turku/Naantali-Skälgrund).

Tarkasti tiedossa oleva väyläalue ja harattu alue helpottavat huomattavasti navigointiratkaisuja. Selkeästi merkitty väyläalue saattaa myös vähentää esim. veneilyä ja kalastusta kauppa-alusten kulkureiteillä.

7.

## YHTEENVETO

Tässä selvityksessä on käsitelty Saaristomeren alueen väylä- ja liikennejärjestelyjä lähtökohtana yksisuuntaisten väylien tarpeet Turun saaristossa tiedossa olevien väylänparannustöiden jälkeen ja tähän liittyvät lainsäädännölliset toimenpiteet. Koska em. seikat liittyvät kiinteästi koko alueen liikenteeseen ja väylästäön, on työryhmä käsitellyt selvityksessään myös muita väylästäön ja lainsäädäntöön liittyviä toimenpiteitä.

Työryhmä on laatinut ehdotuksen meriliikennelaiksi, jonka mukaan kauppa- ja teollisuusministeriö voi antaa laivaliikenteen turvaamiseksi aluksia ja muuta laivaliikennettä koskevia määräyksiä mm. yksisuuntaisista väylistä ja alusten ilmoitusvelvollisuuksista. Työryhmä on myös laatinut ehdotuksen väyläalueen määritelmäksi sekä esityksen alueen pääväylästä.

Työryhmä esittää nykyisten yksisuuntaissuosistusten poistamista sekä vastaavasti seuraavien väylänosien yksisuuntaistamista meriliikennelain nojalla:

- Innamon pohjoispuoleinen 10 m väyläosuus yksisuuntainen länteen
- Innamon eteläpuoleinen 10 m väyläosuus (Rutiluodon väylä) yksisuuntainen itään
- Rajakaran länsipuolelta mahdollisesti rakennettava väylä yksisuuntainen etelään

Selvityksessä on lisäksi esitetty joittenkin väyläosuuksien poistamista tarpeettomina samoin kuin väylänparannustöiden suorittamista merkittävimpinä kohteina Pensarin väylän parantaminen sekä Turun-Tukholman laivaväylän syventäminen Ahvenanmaan alueella lähivuosina liikenteeseen tulevien uusien autolauttojen tarpeita vastaavaksi.

→ *huhtohti: Kokarin väylä Maarianhaminaan ja Ruokosin & toden halvempi!*



Työryhmän väylänparannusehdotukset edellyttävät useimmissa tapauksissa vielä lisätutkimuksia ja selvityksiä hankkeiden teknistä suunnittelua sekä kannattavuuden selvittämistä varten. Muitten liikennejärjestelyjen osalta on osa ehdotetuista toimenpiteistä toteutettavissa välittömästi merkittävämpien uudistusten vaatiessa kuitenkin esitetyn meriliikennelain säätämistä.

## LIITELUETTELO

- LIITE 1        Nykyinen väylästö 1:200 000
- LIITE 2/I      Suositus liikenneilmoituksista Saaristomerellä, MKH 18.6.1974
- LIITE 2/II     Suositus yhdensuuntaisesta liikenteestä Saaristomerellä. MKH 21.3.1974
- LIITE 2/III    Nopeusrajoituksen Saaristomeren alueella 1.1.1982 alkaen
- LIITE 2/IV     Sjöfartsverkets kungörelse med trafikföreskrifter för Stockholms trafikområde samt farlederna till Nynäshamn och Södertälje, SJÖFS 1981:51
- LIITE 2/V      Förordning (1981:602) om ändring i sjötrafikförrordningen (1962:150); SJÖFS 1981:21
- LIITE 3        Työryhmän ehdotus uudeksi meriliikennelaiksi
- LIITE 4/I      Työryhmän ehdotus väyläalueen määritelmäksi
- LIITE 4/II     Työryhmän ehdotus pääväylien merkitsemiseksi merikarttoihin (esimerkki, väyläosuus Turku/Naantali-Skälgrund)
- LIITE 5        Työryhmän ehdotus Saaristomeren pääväylästöksi ja toimenpiteiksi väylillä, 1:200 000
- LIITE 6        Pensarin väylä, Väyläehdotus 1:50 000



LIITE I

SARISTOVEREN LIIKENNÄJÄRJESTELYT

Nykyinen voimassa

1:200 000





## MERENKULKUHALITUKSEN

## TIEDOTUSLEHTI

28. 6. 1974

Helsinki

No 14/74

## SUOSITUS LIIKENNEILMOITUKSISTA SAARISTOMERELLÄ

Merenkukuhallituksen päätös 18.6.1974

Saaristomeren meriliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on merenkukuhallitus päättänyt suosittaa, että kaikki kulussa olevat kauppa-alukset antavat liikenneilmoituksen vhf-radion kanavalla 16 hyvissä ajoin ennenkuin ohittavat seuraavat paikat:

Turun luotsipiirin alue:

Onyttan, Lövskär, Smörgrund ja Bässholm.

Ahvenanmaan luotsipiirin alue:

Stora Stegskär, Ledskär, Staholm ja Hjulgrund.

Hinaustyötä suorittavien hidaskulkuisten hinaajien on lisäksi ilmoitettava paikkansa ja vauhtinsa joka toinen tunti. Ilmoitukset tehdään suomen tai ruotsin kielisinä. Tämä suositus tulee voimaan välittömästi.

Esimerkkejä liikenneilmoituksista:

Huomio, säiliöalus AA sivuuttaa Onyttanin 15 minuutin kuluttua matkalla Kaitkiven kautta Naantaliin.

Huomio, matkustaja-alus BB on Innamon pohjoispuolella ja sivuuttaa 15 minuutin kuluttua Lövskärin matkalla Smörgrundin kautta länteen.

Huomio, alus CC sivuuttaa 20 minuutin kuluttua Lövskärin matkalla Utöstä Kyrkoskärin eteläpuolitse Turkuun.

Huomio, alus DD sivuuttaa 20 minuutin kuluttua Stora Stegskärin matkalla Ledskärin kautta itään.

Huomio, hinaaja EE tukkilautan kanssa 2 mpk Smörgrundista länteen, vauhti 1,8 solmua, suunta Lövskäriin.

Pääjohtaja Helge Jääsalo

Luotsi- ja majakkaosaston päällikkö  
merenkulkuneuvos

Jaakko Manninen





## MERENKULKUHALITUKSEN

## TIEDOTUSLEHTI

26. 3. 1974

Helsinki

No 7/74

## SUOSITUS YHDENSUUNTAISESTA LIIKENTEESTÄ SAARISTOMERELLÄ

Merenkukuhallituksen päätös 21.3.1974

Merenkukuhallitus on päättänyt suosittaa liikenteen yhdensuuntaiseksi seuraavilla väylänosilla Turku/Naantali - Nyhamn ja Turku/Naantali - Utö väylillä:

## Länteen mentäessä

- 10,0 m väylä Purha - Innamon pohjoispuoli - Järvsor
- 8,0 m " Korvet - Björholm
- 7,3 m " Kihti - Husö
- 9,0 m " Kalkbådan - Lågkläppin linja Bogskärin itäpuolelle

## Itään mentäessä

- 6,3 m väylä Järsön eteläpuoli - Hesselö
- 9,0 m " Trutkobb - Nöletshäran linjaa pisteeseen lev.  
60°04,3 P pit. 21°03,4 I
- 10,0 m " Kalvholmskobben - Haapaluoto - Purha sekä  
Kyrkogårdsgrund - Petäis

## Etelään mentäessä

- 10,0 m väylä liikenne Tallholmin länsipuolelta

## Pohjoiseen mentäessä

- 10,0 m väylä liikenne Tallholmin itäpuolelta

Yhdensuuntaiset väylänosat merkitään merikarttoihin punaisilla nuolilla.

Pääjohtaja Helge Jämsä

Luotsi- ja majakkaosaston päällikkö Jaakko Manninen  
merenkulkuneuvos



9 s 1.1 - 31.12 kaikki alukset  
12 s 5.5 - 25.07       "       "  
14 s 5.5 - 25.07

15-17 s 1.1-31.12 (Turella ym 15 s, muut 17 s)

NOPEUSRAJOITUKSET 01.01.1982 alkaen toistaiseksi





# Sjöfartsverkets författningssamling



## Sjöfartsverkets kungörelse med trafikföreskrifter för Stockholms trafikområde samt farlederna till Nynäshamn och Södertälje;

**SJÖFS**  
**1981: 51**

Utkom från trycket  
den 22 december 1981

utfärdad den 29 oktober 1981.

**SFH**  
**4.2**

Sjöfartsverket föreskriver med stöd av 5 § första stycket sjötrafikförordningen (1962: 150) följande.

**1 §** Med Stockholms trafikområde förstås i denna kungörelse vattenområdet inom Stora Rotholmen, Revengegrundet, Morsken, Marö och Stockholm till longituden 17°58',0 O (vid Klubbensborg).

**2 §** Kungörelsen gäller för fartyg med en bruttodräktighet över 300 registerton eller med en längd över 50 meter samt för bogserande fartyg som tillsammans med släp har en längd över 50 meter.

**3 §** Fartyg enligt 2 §, som inte anlitar lots vid färd i trafikområdet, skall vara utrustat med VHF-telefonianläggning. Kontinuerlig passning inom trafikområdet skall ske på VHF-kanal 9 (156,450 MHz).

**4 §** Fartyg enligt 2 § skall anmäla sig till Stockholms lotsplats på VHF-kanal 9 (anropssignal "Lotsarna Stockholm")

- a) vid ingång i eller utgång ur Stockholms trafikområde,
- b) vid passage av:

STORA ROTHOLMEN	(ca 59°04',3 N, 18°19',0 O) VHF-anmälningspunkt 1
REVENGEGRUNDET	(ca 59°15',1 N, 19°01',0 O) VHF-anmälningspunkt 2
FJÄRDHÄLLAN	(ca 59°09',6 N, 18°34',0 O) VHF-anmälningspunkt 3
KANHOLMS-	
FJÄRDEN	(ca 59°20',1 N, 18°47',8 O) VHF-anmälningspunkt 4
NYVARP	(ca 59°24',7 N, 18°31',6 O) VHF-anmälningspunkt 5
ÖSTRA	
ÄLGÖGRUNDET	(ca 59°26',6 N, 18°25',1 O) VHF-anmälningspunkt 6
LAGNÖGRUNDET	(ca 59°21',6 N, 18°25',3 O) VHF-anmälningspunkt 7
FJÄDERHOLMARNÄS	(ca 59°19',7 N, 18°10',7 O) VHF-anmälningspunkt 8
MARÖ	(ca 59°42',3 N, 19°03',0 O) VHF-anmälningspunkt 9
GRYTEN	(ca 59°37',2 N, 18°49',8 O) VHF-anmälningspunkt 10
LINANÄS	(ca 59°28',4 N, 18°29',8 O) VHF-anmälningspunkt 11
MORSKEN	(ca 59°30',9 N, 19°06',3 O) VHF-anmälningspunkt 12
KLUBBENSBERG	(ca 59°18',7 N, 17°58',0 O) VHF-anmälningspunkt 30

c) efter ankomst till och omedelbart före avgång från kaj, vid ändrad färdväg samt vid ankring och lättning i trafikområdet och

d) vid inträffad grundstötning eller kollision; dessutom vid annan sjöolycka eller vid fel eller skada på maskineri, anläggning eller instrument, som väsentligt kan försämra fartygets säkra navigering och manövrering inom trafikområdet.

**5 §** Anmälan vid *ingång* i Stockholms trafikområde skall innehålla fartygets namn, igenkänningssignal, position samt avsedd färdväg och destination. Anmälan vid *utgång* ur trafikområdet skall innehålla fartygets namn och position.

Anmälan vid *övriga* tillfällen skall innehålla fartygets namn, position och destination.

På begäran av Stockholms lotsplats skall anmälan kompletteras med ytterligare uppgifter.

**6 §** I Lindalssundet får fartyg med en bruttodräktighet över 300 registerton inte framföras på västlig kurs.

**7 §** I Kodjupet och Sandhamnssundet (mellan Sandön och Telegrafsholmen) får fartyg med en bruttodräktighet över 300 registerton inte framföras.

**8 §** Fartyg, med en längd under tolv meter och en bredd under fyra meter, skall vid passage av Vaxholms fästning framföras genom det östra fästningssundet.

**9 §** Vid färd mot/från Stockholm eller närliggande hamnar i trafikområdet från/mot och genom förträngningarna vid Dalarö, Furusund och Sandhamn skall tankfartyg med en bruttodräktighet över 22 000 registerton assisteras av bogserbåt.

**10 §** Fartyg med en bruttodräktighet över 1 000 registerton på väg till Nynäshamn skall vid passage av Landsort, Gunnarstenarna eller Östra Röko anmäla sig till Landsorts lotsplats på VHF-kanal 16 (156,80 MHz) (anropssignal "Lotsarna Landsort"). Anmälan till Landsorts lotsplats skall jämväl göras vid avgång från kaj i Nynäshamn, vid ankring, lättning samt grundstötning, kollision eller annan sjöolycka på väg till eller från Nynäshamn.

Fartyg med nämnda dräktighet, som skall framföras i farleden Landsort-Södertälje, skall till närmaste lotsplats på VHF-kanal 16 (156,80 MHz) anmäla sin passage in i eller ut ur farleden. På samma sätt skall fartyget anmäla avgång från kaj, ankring, lättning samt grundstötning, kollision eller annan sjöolycka i farleden.

Anmälan skall innehålla fartygets namn, igenkänningssignal, position och destination.

**11 §** Om ansvar för brott mot dessa föreskrifter är stadgat i 17 § sjötrafikförordningen (1962: 150).



Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1982, då sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1980:6) med trafikföreskrifter för Stockholms trafikområde m. m.<sup>1</sup> skall upphöra att gälla.

SJÖFS 1981:51

K JANÉRUS

Stig Haggård  
(Driftavdelningen)

# Sjöfartsverkets författningssamling

## Utdrag ur Svensk författningssamling



SJÖFS 1981:21

Utkom från trycket  
den 17 juli 1981

### Förordning (1981: 602) om ändring i sjötrafikförordningen (1962: 150);

utfärdad den 11 juni 1981.

SFH  
4.1

Regeringen föreskriver<sup>1</sup> att 5 och 13 §§ sjötrafikförordningen (1962: 150)<sup>2</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

5 § Sjöfartsverket meddelar föreskrift som är påkallad från sjösäkerhetssynpunkt och avser framförande av fartyg i farvatten som är trångt eller på annat sätt svårnavigabelt eller har intensiv trafik.

Länsstyrelsen får efter samråd med sjöfartsverket meddela föreskrift om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning i rätt att utnyttja vattenområde för båtävling, vattenskidåkning eller liknande sport. Detsamma gäller annan begränsning av eller annat förbud mot användning av vattenområde för trafik med fartyg, om åtgärden behövs av miljövårds- eller säkerhetsskäl eller för att skydda fiskodling eller liknande företag och den ej gäller handelssjöfarten i allmän farled. Efter samråd med sjöfartsverket får länsstyrelsen meddela även annan föreskrift om begagnande av Sveriges sjöterritorium, när den är av tillfällig art.

Har föreskrift som avses i andra stycket betydelse för trafik med fritidsbåtar eller eljest från miljövårdssynpunkt, skall samråd ske även med statens naturvårdsverk. Rör föreskriften skydd för fiskodling eller trafik med fiskefartyg, skall samråd äga rum även med fiskeristyrelsen. Vad som föreskrivs för länsstyrelse om samråd i vissa fall gäller även för sjöfartsverket. Innan föreskrift meddelas skall, om det behövs, vederbörande kommun, farvattnets trafikanter och övriga intresserade ges tillfälle att yttra sig.

Myndighet som meddelar föreskrift enligt första eller andra stycket kungör föreskriften i god tid före ikraftträdandet och ombesörjer att föreskrift, som rör allmän farled, intages i publikationen "Underrättelser för sjöfarande".

Föreskrift som meddelats enligt första eller andra stycket gäller ej fartyg som i brådska yrkesutövning användes av polis-, lots- eller tullpersonal, av brandförsvaret vid räddningstjänst eller av läkare. Sådan föreskrift gäller ej heller örlogsfartyg i brådska tjänstutövning.

<sup>1</sup> Jfr prop. 1980/81: 100 bil. 9, TU 17, rskr 196.

<sup>2</sup> Förordningen omtryckt 1975: 156 och intagen i sjöfartsverkets meddelanden 1975: A 21.



## Meriliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

- 1 § Kauppa- ja teollisuusministeriö voi antaa laivaliikenteen turvaamiseksi sekä aluksia koskevia määräyksiä, joilla niiden liikkumista julkisilla kulkuväylillä rajoitetaan, että muita laivaliikennettä koskevia määräyksiä.
- 2 § Kauppa- ja teollisuusministeriö voi määrätä, että suomalaisen aluksen myös Suomen alueen ulkopuolella on tietyillä alueilla noudatettava määräyksiä, jotka kauppa- ja teollisuusministeriö on antanut tai, jotka perustuvat muun maan viranomaisen antamiin määräyksiin tai kansainvälisiin sopimuksiin.
- 4 § Merenkulkuhallitus julkaisee tämän lain nojalla annetut määräykset "Tiedonantoja merenkulkijoille" -nimisessä julkaisussa. Yksittäistä tapausta koskevat määräykset kauppa- ja teollisuusministeriön on saatettava asianomaisten tietoon.
- 5 § Jos joku rikkoo tämän lain nojalla annettuja määräyksiä, hänet on tuomittava meriliikennerikkomuksesta sakkoon.
- 6 § Tämä laki tulee voimaan            päivänä            kuuta 198 .

Kauppa- ja teollisuusministeriön päätös laivaliikenteen turvaamisesta Saaristomeren liikennealueella

Kauppa- ja teollisuusministeriö on            päivänä            kuuta 198  
annetun meriliikennelain (     /     ) 1 §:n nojalla päättänyt:

- 1 § Saaristomeren liikennealueella tarkoitetaan tässä päätöksessä sitä osaa Suomen aluvesistä, joka jää Hangon pituuspiirin ja Isokarin leveyspiirin välille.
- 2 § Tämä päätös koskee kaikkia alusrekisteriin tai kalastusalusrekisteriin merkityjä aluksia, kuten myöskin hallinnollisia aluksia.
- 3 § Kaikilla Saaristomeren liikennealueella kulkeville 2 §:ssä tarkoitetuilla aluksilla on oltava VHF-puhelin ja niiden on liikennealueella ollessaan jatkuvasti kuunneltava kanavaa....
- 4 § Edellä 2 §:ssä tarkoitettujen alusten on ilmoitettava VHF-puhelimella, kanavalla .... lähimmälle luotsiasemalle tai alueen keskusluotsiasemalle
  - a) liikennealueelle tultaessa tai sieltä poistuttaessa,
  - b) sivuutettaessa seuraavat kohdat
    - 
    - 
    -
  - c) välittömästi aluksen saavuttua laituriin, lähdettyä laiturista, ankkuroiduttua, lähdettyä uudelleen liikkeelle tai muutettua alunperin ilmoittamaansa reittiä sekä
  - d) karilleajon, yhteentörmäyksen tai muun merionnettomuuden tapahduttua sekä silloin, jos aluksen navigointimahdollisuudet jostain syystä olennaisesti huonontuvat.
- 5 § Liikennealueelle saavuttaessa ja satamasta lähdettäessä on ilmoitettava seuraavat tiedot: aluksen nimi, syväys, lasti, sijainti sekä aiottu reitti liikennealueella. Liikennealueelta poistuttaessa on ilmoitettava aluksen nimi ja sijainti.

Muissa tapauksissa ilmoituksen tulee sisältää seuraavat tiedot: aluksen nimi, sijainti ja aiottu reitti.



Luotsiaseman pyynnöstä ilmoitusta on täydennettävä muilla tiedoilla.

- 6 § Innamon pohjoispuolitse johtava 10 metrin väylä on yksisuuntainen länsisuuntaan Röngrundin kautta Isokariin johtavan väylän ja Lövskär-Isokari väylien leikkauspisteiden välillä.

Innamon eteläpuolitse Kaskisgrundetin linjaa pitkin johtava 10 metrin väylä on yksisuuntainen itäsuuntaan Lövskär-Isokari ja Lövskär-Riskholma-Turku 10 metrin väylien leikkauspisteiden välillä.

- 7 § Merenkulkuhallituksella on jääolosuhteista riippuen oikeus talviliikenteen rajoittamiseen tai kieltämiseen tietyillä väyläosuksilla.

- 8 § Aluksen, joka käyttää väylän suurinta tai lähes suurinta sallittua kulkusyvyyttä tai kuljettaa vaarallista lastia tai jonka ohjailukyky on muuten rajoitettu, tulee käyttää meriteiden sääntöjen §§ 27 ja 28 edellyttämiä tunnuksia.

- 9 § Tämän päätöksen määräysten rikkomisesta seuraavista rangaistuksista on säädetty meriliikennelain 5 §:ssä.

- 10 § Merenkulkuhallitus voi pyynnöstä myöntää luvan poiketa tämän päätöksen määräyksistä.

- 11 § Tämä päätös tulee voimaan

EHDOTUS VÄYLÄALUEEN MÄÄRITELMÄKSI

1. Väyläalue on MKH:n väyläpäätöksessään vahvistama hyötyliikenteen käyttämä vesialue, joka voidaan merkitä merikarttaan.
2. Väylän sijainti on määritelty väyläpäätöksessä ja väylän linja on merkitty merikarttaan viivalla. Yleensä väylälinja on merkitty maastoon linjamerkein, tai harvemmin sektoriloistolla. Linja voi olla myös kokonaan merkitsemättä.
3. Väyläalueen leveys on määritetty väyläsuunnitelmassa ja väyläpäätöksessä.

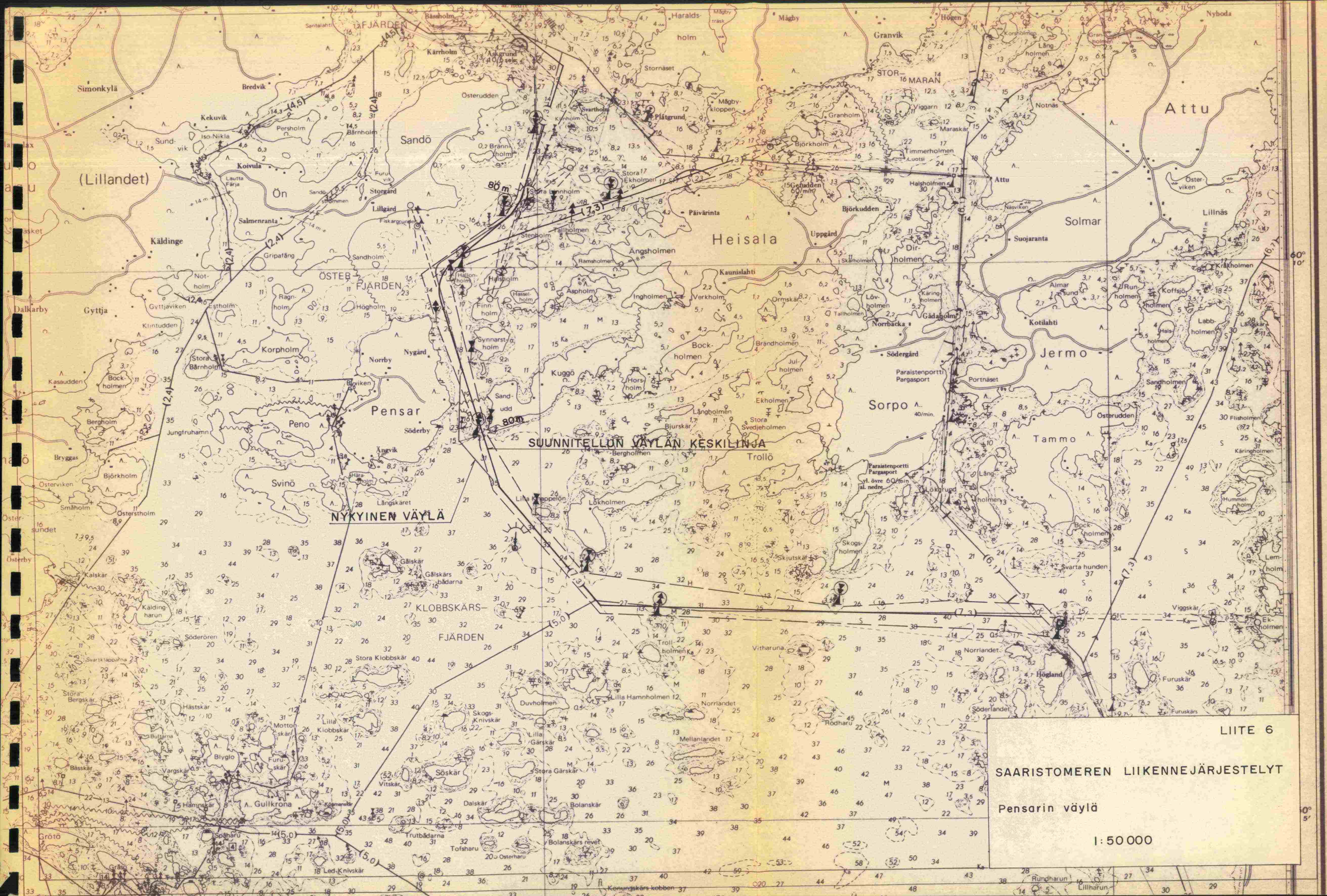
Vapailla vesialueilla saaristossa väyläalue on normaalisti 10b ja avomerellä sekä selkävesillä vähintään 20b. Tarpeen mukaan väyläalueen leveys voi olla suurempikin. Vapailla vesialueilla väylän reunoja ei yleensä merkitä maastoon.

Missä väyläalue on kapeampi se merkitään maastoon reunamerkeillä normaalisti siten, että merkistä merkkiin vedetty murtoviiva muodostaa väyläalueen reunan, jonka sisäpuolella ei ole harausvyöhykkeen ylittäviä pohjakohteita. Haratun alueen reunalinja merkitään merikarttaan ohuella katkoviivalla.

b = Väylän mitoitusalueen leveys, määritellään väyläsuunnitelmassa.

4. Väyläalueeksi lasketaan kuuluvaksi myös MKH:n vahvistamat erityisalueet (ankkuripaikat, odotuspaikat, kohtausalueet ym.). Ne merkitään merikartalle varsinaisesta väyläalueesta poikkeavasti ja maastoon reunamerkeillä tarpeen vaatiessa.





LIITE 6

SAARISTOMEREN LIIKENNEJÄRJESTELYT

Pensarin väylä

1:50 000